ARIPI ROMÂNEŞTI

389



Director, C-dor a
AL. DEMETR

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", București, Str. Brezoianu, 8. Registrul com. nr, 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, București.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25 VI-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării
Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

OMAGIU SOLDATULUI ROMÂN



ACELAȘI în decursul veacurilor atât de vitrege pentru Români, soldatul nostru, țăranul nostru, a fost întotdeauna chintezența virtuților nației și sprijinul isbăvitor al necazurilor prin care ea a trecut.

O carieră de ostaș activ de mai bine de 25 de ani m'a ținut aproape în permanență legat de sufletul ostașului român, dându-mi putința să-l cunosc bine, să-l prețuiesc și să-l iubesc. Deși tânăr ofițer în trecutul război mondial, am putut totuși să-mi dau seama de valoarea lui, de perfecțiunea lui morală, simplă, curată, onestă.

Pregătirea de atunci a războiului nostru a fost făcută incomplet, din care cauză soldatul român a intrat în luptă cu o sumă de lipsuri și cu un mare minus de experiență pentru bătălia modernă. Totuși, înhămat la o mare voință, neobișnuită poate la un popor latin, dispunând de o impresionantă putere de privațiuni fizice și însuflețit de o îndârjită dragoste pentru glia strămoșească, soldatul român a reușit ușor să treacă „hopul" lipsurilor — adesea din cele mai mari — și să-și apropie, cu ajutorul șefilor săi, o instrucție nouă în arta de a lupta, o educațiune superioară în dorința de a invinge!

Cine dintre cei trecuți de 40 de ani nu-și reamintește retragerea deprimantă din aspra iarnă a anului 1916, când zile și nopți întregi ostașul român a dat dovadă, prin răbdare și nădejde, de o superioară disciplină civică și militară, adesea în ciuda proverbului că „foamea este cel mai rău sfătuitor"?

Cine de atunci nu a putut aprecia situațiunile anarhice și molipsitoare, creiate, în Moldova rezistenței noastre, de o armată, așa zisă „aliată", — rușii au trădat întotdeauna, — pe care însă soldatul român le-a înlăturat cu demnitate și prin forță, rămânând pe drumul cinstit și curat al strămoșilor lui?

Soldatul român nu a cunoscut nici atunci ce inseamnă „defecțiunea morală", cu toate că jumătate din țara lui îi era ocupată și cu toate că lipsa veștilor de acasă îl rodea, putând să-i influențeze atitudinea!

Sănătatea lui morală a fost dovedită din plin și recunoscută de o lume întreagă, atunci când fiecare soldat rus, — proaspăt devenit „bolșevic" — însemna o vie propagandă a indisciplinei, a desordinei și a jafului.

Nici lipsurile prin care a trecut, nici trecătoarele înfrângeri, nici mirajul unei vieți „noui" și nici glonțul ucigător nu l-au clintit de pe linia de credință în cei mari sau din dragostea lui pentru Patrie și Rege!

Dacă într'adevăr a existat faimosul „Pe aicea nu se trece", simbol al dragostei de țară și al unei legendare bătălii, aceeași barieră a sălășluit, în sufletul lui simplu, dar curat, atunci când s'a aflat la o răspântie dureroasă pentru țară sau la poteca ademenirilor de tot felul. S'a dus atunci și în țară vecină și străină unde, prin forța lui morală și cu riscul vieții lui, a stârpit viermele anarhiei bolșevice, care cotropise un popor trufaș, îndoielnic și nerecunoscător!

Azi luptă pe îndepărtatele câmpii ale Ucrainei, în sfânta credință a lui Ștefan cel Sfânt și Mihai Viteazul, a lui Mircea cel Bătrân și a lui Alexandru cel Bun, a lui Matei Basarab și Constantin Brâncoveanu și a atâtor voevozi români care ne-au lăsat moștenire această frumoasă țară întregită în toate drepturile ei de către marele român și rege Ferdinand I.

Soldatul român de azi este același de ieri, același de veacuri. El stă în fruntea mândriilor noastre naționale, căci pe cinstea și bărbăția lui se reazimă nădejdea unei țări și a unui popor hotărit să-și apere până la ultima suflare „sărăcia și nevoile și Neamul".

AL. D.

Ostaşul din

Către cei mici, către cei care muncesc cu toată nădejdea pentru succesul escadrilelor din care ei fac parte; care tresar şi sufăr când un avion se prăbuşeşte sau când cel plecat în sbor nu se mai întoarce; către ei — dragi ostaşi ai aviaţiei — revista „Aripi Româneşti" îşi închină azi paginile ei!

Trăit o viaţă întreagă printre ei, le mângâiu azi din depărtare obrazul lor ars de soare, citindu-le în ochi strălucirea la auz de victorie!

Ii văd acolo, pe frontul nostru sfânt, alergând în toate direcţiile — ca nişte furnici harnice şi grăbite — pentru a executa ordinele premergătoare „misiunii".

Le văd încordarea trupului sănătos, în efortul de „agăţare" a bombei ucigătoare la avionul lor!

Le simt palpitarea sufletului curat. Le aud şoapta rugăciunii şi îi văd făcându-şi crucea — discret şi cu credinţă — când echipajiile se înalţă în sbor.

Acel care nu i-a văzut la „câmp" roind în jurul avioanelor, sau nu le-a simţit dragostea pentru meseria de pilot, pe care ei nu o pot exercita şi nici nu le-a surprins — în vorbă sau privire — admiraţia lor pentru pilotul preferat; sau nu i-a văzut privind nerăbdători în zare, în aşteptarea reîntoarcerii din misiune şi nici nu i-a auzit strigând din suflet: „sosesc"! acela, cu greu îşi va putea da seama cât sunt de legaţi ei — ostaşii aviaţiei noastre — de sburători, de armă şi de ţară.

Soldatul dela aviaţie îşi are specificul său. E mândru şi conştient de încrederea enormă ce i se acordă — prin tradiţie şi din convingere — în escadrila căreia aparţine.

Sunt dornici ca unitatea lor să fie „prima" pe aviaţie, considerându-se între ei, în funcţie de o clasificare pe care singuri şi-o impun...

Toţi vor să aibă o răspundere în jurul avioanelor ce sunt „ale lor"! Toţi vor să fie: mecanici, trăgători sau bombardieri, visând către suprema cinste: pilotajul!

Mi-aduc aminte de ziua când s'a acordat soldaţilor ce comandam, semnul de postav roşu — distincţia bombardamentului aerian — semn purtat până atunci numai de ofiţerii şi de adjutanţii sburători! Erau tare mândri! Se simţeau mai aproape de sbor şi-şi înţelegeau mai bine şefii!

Cu toată dorinţa lor firească, de „mai bine", de „mai sus", cu toată tehnicitatea armei în care trăiesc, cu atâta pasiune, simplicitatea sufletului lor curat şi cinstit le rămâne întreagă, de întotdeauna, iar patriotismul lor cald, nemărginit!

Către aceşti soldaţi din aviaţie statornici în pasiunea şi în credinţa lor, în Rege şi Conducător, înălţăm azi gândul nostru de stimă, dragoste şi respect!

DEM.

Desfăşurând motorul.

Ajutând la echiparea sburătorilor...

Controlând elicele...

aviație



Iarna pe întinsul înghețat al Rusiei, soldații de aviație îngrijind păsările escadrilei. (S.M.P.)

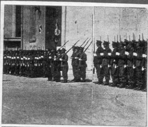




In atelierul de croitorie...



Revizuind motorul avionului (S.M.P.)



393

CRONICA RA

— OPERAȚIILE DINT

In primele două săptămâni ale lunii Iunie 1943 arma aviației a fost pe întâiul plan pe toate teatrele de operațiuni, căci mai multe lupte s'au dat în spațiile aeriene decât pe uscat între forțele terestre și pe mare, între forțele navale.

Va intra oare războiul mondial într'o fază în care bătăliile principale și decisive se vor da în aer?

Dacă luăm în seamă cifrele oarecum „astronomice" ale proectului de buget al Statelor Unite pentru nevoile războiului, pe exercițiul 1943—1944, constatăm că din suma globală a cheltuielilor militare, care se ridică la 71.898.499.700 dolari, — 23 miliarde 655 milioane dolari sunt destinate aviației. Cum se explică faptul că în raport cu celelalte capitole bugetare, capitolul privitor la cheltuelile pentru aviația Statelor Unite reprezintă peste a treia parte din cheltuelile totale militare? Explicația o găsim atât în faptul, că americanii au ambiția să dispună de superioritatea cantitativă și chiar calitativă în domeniul aviației, dar și din cauza pierderilor mari ce le-au suferit până acum în vase port-avioane, în bombardiere grele multimotoare și în aparate de vânătoare și de recunoaștere. Americanii au fost adânc impresionați și îngrijorați de loviturile grele ce le-au dat forțele aero-navale japoneze, dela începutul războiului în Pacific și până azi, forțelor aero-navale ale Statelor Unite. In Parlamentul din Washington, după explicațiile ce le-au dat membrii guvernului asupra nevoilor întăririi și sporirii forțelor aero-navale, care impune cheltueli extraordinare, pierderile ce le-a suferit marina Statelor Unite în Pacific sunt datorite în primul rând superiorității ce a avut-o în 1941-1942 flota aeriană a marinei japoneze și a pierderii de către marina americană a unui număr însemnat de vase port-avioane.

Comandantul secund al operațiilor flotei Statelor Unite, vice-amiralul Horne, n'a ascuns că în materie de construcții navale, se impune în primul rând înlocuirea vaselor purtătoare de avioane pierdute cu altele noi cu un tonaj mai mare decât cele aflate în fundul oceanului Pacific și cu mijloace de protecție și de apărare mai puternice.

Nu trebue să uităm apoi că numai în perioada de la Februarie 1943 până la 15 Mai 1943, forțele maritime și aeriene germano-italiene au doborît 2532 de avioane anglo-americane deasupra spațiului mediteranian și european, dintre care 1800 au fost bombardiere cu patru, trei și două motoare. Numărul bombardierelor cu patru motoare, tipuri americane, a fost foarte ridicat.

In cursul lunei Mai, 536 de avioane britanice și nord-americane au fost doborîte de avioanele de vânătoare, de artileria anti-aeriană și de unitățile marinei de război germane deasupra Germaniei, Franței, Belgiei și Olandei, plus celelalte pierderi ce n'au putut fi constatate în cursul zborului de înapoiere a formațiunilor aeriene inamice, care au avut aparatele avariate grav.

Astfel, pierderile totale ale aviației anglo-americane numai în zonele amintite, în cursul lunei Mai a. c., au reprezentat șapte escadre cu efectivul lor de război, care a cuprins circa 3000 de piloți.

In spațiul Pacificului de Sud, dela 7 August 1942 — când s'a dat întâia bătălie aero-navală din apele insu-

Londra sub bombele germane



Bombardiere spre centrele industriale sovietice.

(P. K.)

BOIULUI AERIAN

..e ROMULUS SEIŞANU

I—15 IUNIE 1943 —

ielor Solomon — şi până la 11 Iunie 1943 formaţiunile de luptă aeriene japoneze au doborît 2383 aparate nord-americane, dintre care 274 pe sol.

Dacă ţinem seama şi de pierderile celelalte ce le-a suferit aviaţia nord-americană în Pacificul de nord, în Atlantic, în Mediterana şi în Africa de nord, înţelegem pentru ce capitolul cheltuelilor pentru aviaţie prevăzute în proectul de buget militar al Statelor Unite pe exerciţiul 1943—1944, se urcă la cifra respectabilă de 23 miliarde 655 milioane dolari. Aviaţia e o armă costisitoare, mai cu seamă în Statele Unite, unde personalul fabricelor de aviaţie şi cel al aparatelor, este angajat în condiţii de salarizare excepţionale — piloţii fiind angajaţi cu contracte speciale.

Oricât de bine ar fi organizată industria aeronautică de război nord-americană şi oricât de bune ar fi tipurile de aparate fabricate în serie, Statele Unite nu pot fabrica în acelaşi ritm, numărul necesar de piloţi, care să fie suficient antrenaţi şi capabili să îndeplinească misiunile ce li s'ar încredinţa în condiţiile impuse de cerinţele grele ale războiului modern aerian.

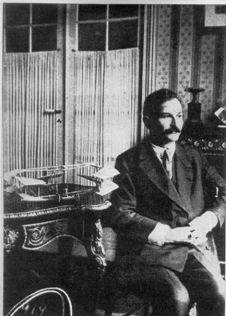
Americanii au o încredere oarbă în superioritatea numerică, în formaţiunile masive, în posibilităţile lor de producţie industrială în serie, — care şi acestea sunt total limitate. In cursul atacurilor aeriene, avioanele nord-americane suferă însă adesea ori pierderi mai mari de 10 la sută. In ziua de 13 Iunie a. c. două formaţiuni aeriene, fiecare de câte şase aparate de bombardament americane „Michell", cu toate că au fost puternic escortate de vânători, cu prilejul atacului de la o înălţime mijlocie împotriva oraşului olandez Flissingan, au suferit pierderi severe. Abia s'a angajat în zona periculoasă şi întâia formaţie a fost luată sub focul unei baterii antiaeriane. Prima salvă a explodat chiar în mijlocul formaţiei şi avionul din cap s'a prăbuşit în flăcări. Următoarele două salve au lovit în plin alt avion, provocând explozia întregei încărcături de bombe şi al treilea avion, de asemenea atins, a fost doborît. Din această cauză celelalte avioane americane s'au împrăştiat şi au lansat bombele lor la întâmplare. Avioanele de vânătoare germane de tipul „Focke Wulff" s'au dovedit superioare celor engleze. In ziua de 13 Iunie un grup de aparate „Focke Wulff" a angajat o luptă în apropiere de coasta canalului Mânecii cu o formaţiune de bombardiere engleze tip „Ventura", escortată de puternice formaţiuni de vânătoare. Trei avioane engleze au fost doborîte, dintre care două „Ventura" şi unul de vânătoare „Mustang" care a fost rupt în bucăţi, pe când formaţiunea de vânătoare germană n'a avut nicio pierdere.

Pe frontul oriental din Europa, aviaţia germană a bombardat metodic în grupuri de câteva sute de avioane, uzinele de armament sovietice dela Gorki şi Saratov, uzinele de fabricat cauciucul sintetic dela Iaroslav — care sunt cele mai importante din U. R. S. S. şi alte centre industriale şi obiective militare din spatele frontului inamic.

Această orientare a atacurilor aeriene masive germane în regiunea Volgei mijlocii este o indicaţie că o parte din industriile de război sovietice sunt concentrate într'însa, — după distrugerea marelui centru industrial de război dela Stalingrad. In spaţiul Mediteranei centrale, cunoscut sub numirile geografice de „Canalul Siciliei", „strâmtoarea Pantelleria" şi „Marea Africană", mica insulă fortificată Pantelleria, ce a servit de post de observaţie italienilor, ca şi vecina sa, mai mititică, Lampedusa, au fost între 9 Mai şi 11 Iunie obiectivele principale ale atacurilor aeriene anglo-americane. Tonajul bombelor lansate asupra insulei Pantelleria, în cele 32 de zile a atins cifra de 67.000 tone, care după englezi a reprezentat tonajul global al bombelor aruncate de avioanele engleze şi americane, în întreg spaţiul Mediteranei, în cursul lunei Mai a. c. După căderea insulelor Pantelleria, Linosa şi Lampedusa, aviaţia anglo-americană a bombardat bazele aero-navale din insula Sicilia; iar cea germană şi italiană, vasele de război şi de transport anglo-americane din Mediterana Occidentală şi Centrală.



Soarta aviatorilor anglo-americani deasupra Europei. →



Inginerul Traian Vuia în laboratorul său.

Inginerul bănăţean VUIA

INTRE toate problemele pe care ştiinţa le-a supus spre rezolvare inteligenţei omului şi au preocupat intens spiritul uman în decursul veacurilor; dintre marile şi minunatele creaţiuni ale geniului omenesc, aceea care a solicitat o atenţiune deosebită din partea cercetătorilor, e fără îndoială problema sborului cu aparat mai uşor şi cu aparat mai greu decât aerul.

Savanţi, oameni de ştiinţă, experimentatori, etc., au aplicat voinţa şi truda geniului lor, pentru ca dificila problemă a sborului, dar în special a sborului mecanic, să îmbrace haina realităţii.

Noi Românii am fost printre primele şi puţinele naţiuni, cari ne-am angajat în luptă cu forţele de neîmblânzit ale naturii.

Dela început am trimis în această gigantică bătălie cu peripeţii dramatice şi surprize neplăcute, un soldat credincios, un reprezentant de valoare, care a luptat cu stoicism, cu mult spirit de combativitate ştiinţifică în atmosfera tulbure şi nesigură a primitivismului aviatic, când aproape nimeni nu mai credea în posibilitatea sborului mecanic.

Acum trei luni s'au împlinit 37 ani dela data când pe meleagurile străinătăţii, la Montesson (Franţa) un român TRAIAN VUIA, descins de pe plaiurile bănăţene, a reuşit să învingă imensitatea văzduhului cu un aparat de sburat mai greu decât aerul.

Intr'adevăr, în ziua de 18 Martie 1906, pe drumul comunal puţin frecventat, care duce dela Montesson la râul Seine şi până la terasa din St. Germain en Laye, Vuia a experimentat cu succes maşina de sburat echipată cu un motor cu anhydridă carbonică, în prezenţa lui Hockenyes, a mecanicului şi a doi prieteni din Paris.

Aeroplanul, această concepţie genială a compatriotului nostru, a rulat prima oară pe pământ vre-o 50 m., a luat elanul necesar, viteza creatoare de sustentaţie, apoi a părăsit orice contact cu pământul, s'a menţinut în atmosferă cu mijloace mecanice proprii şi a parcurs în sbor 12 m. Este primul zbor mecanic din Europa, şi chiar din lumea întreagă, dacă ţinem seamă de faptul că fraţii Wright au experimentat planorul lor în condiţiuni misterioase.

Data de 18 Martie 1906 este memorabilă în evoluţia aviaţiei, marchează o zi istorică în analele aeronauticei mondiale. Sborul acesta deşi ca performanţă neînsemnat, însă pentru epoca aceea constitue un adevărat eveniment revoluţionar, căci este primul sbor mecanic (aeroplan echipat cu motor). El a deschis era nouă pe calea progresului acestei ramure a tehnicei încă neexplorată de mintea omenească. Este marea victorie a geniului omenesc în contra elementelor furioase ale



Vuia în Monoplanul său, făcând experienţe în Franţa.

naturii, care a cerut cele mai frumoase, cele mai generoase şi pasionate lupte, şi cele mai numeroase sacrificii în vieţi omeneşti.

*

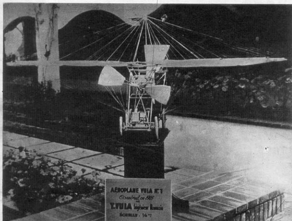
Actualmente Vuia, în vârsta înnaintată de 71 ani, trăeşte singuratic, părăsit şi ignorat de toată lumea. Duce o viaţă solitară, o viaţă filosofică-monahală, într'un modest orăşel: Garches, din jurul Parisului.

I-a fost rezervat lui Vuia ca după o muncă creatoare titanică, deschizătoare de drumuri noui; după o muncă intensă şi fecundă în inovaţii tehnice privind binele întregei omeniri, să poarte calvarul penitenţei până la adânci bătrâneţe, în mijlocul unor suferinţe morale şi materiale care nu pot fi descrise.

Ingratitudinea, această incorigibilă slăbiciune sufletească, continuă să se manifeste în luptă cu realitatea vizibilă; continuă să înconjoare pe acest exemplar românesc de geniu, din creierul căruia a isvorît cel mai impunător semn al civilizaţiei moderne.

Acum la adânci bătrâneţe, Vuia nu are mijloace necesare subzistenţei, aproape nu are cu ce trăi şi ne întrebăm dacă mai este în viaţă, de oare ce ultimele ştiri primite sunt din Ianuarie 1942.

Ing. G. LIPOVAN



Aeroplanul „Vuia Nr. 1" construit în 1903



Mareşalul Conducător la masa de lucru

ARIPI ROMANEŞTI în LUPTA





Sburătorii noştri se echipează cu paraşutele înainte de decolare.

Sigur de el şi bine dispus, sburătorul român coboară din avion după împlinirea misiunii.



Formaţie masivă de paraşutişti români.





CĂPITANUL AVIATOR CRIHANĂ

FĂPTURA îi este ca şi numele: dintr'o bucată şi de autentic filon românesc. Când spui Crihană, bănuieşti imediat un moldovan înalt, spătos, cu vorbă calmă, sigură şi neocolită, cu priviri drepte şi sincere, cu mers apăsat şi hotărît, cu gesturi certe şi definitive. Un asemenea om, când este şi soldat, când mai poartă şi trei trese grele de rodul unei neobosite activităţi ostăşeşti pe front, socoţi de îndată că numai în aviaţie îşi putea afla loc bun.

Şi Crihană, căpitanul aviator şi-a găsit acest loc la un grup de vânătoare luptător pe frontul de Est, în fruntea căruia a desfăşurat — alături de bravii sburători ai unităţii sale: ofiţeri, subofiţeri şi oameni de trupă, una din cele mai brave şi prodigioase — iată două cuvinte care de astă dată fac casă împreună — activităţi aeriene.

Omul, în deobşte, este sensibil la laudele semenilor, mai ales când aceste laude vin pe bună dreptate. Căpitanul Crihană face excepţie dela regulă, pentrucă atunci când noi ne manifestam un îndreptăţit entuziasm pentru cele patruzeci şi patru avioane duşmane doborîte de formaţia sa până în Februarie a. c., el ne-a privit atât de mirat, atât de strein de exuberanţa noastră, încât aproape ne-a intimidat. Ochii lui drepţi la privire nu ştiau să descifreze entuziasmul nostru, pentrucă ostaşul din el ştie una şi bună: nu se putea altfel decât aşa cum a fost... Aşa că cele 44 victorii sunt logice, cum pentru noi este logic să mâncăm de trei ori pe zi sau să ne ducem din când în când, la teatru.

Secondat de un personal navigant, tehnic şi administrativ instruit pe măsura lui masivă — este destul să amintim cele 16 victorii aeriene ale adjutantului ardelean Tiberiu Vinca încadrat în unitatea sa, adjutant despre care revista noastră va vorbi numărul viitor pe larg — căpitanul Crihană a isbutit să-şi ducă formaţia aeriană la glorie, să se descurce în mod excelent din situaţii care păreau fără ieşire şi să cinstească din plin aripile româneşti.

Cheia succeselor sale sburătoreşti ne-a dat-o tot cel ce o posedă: autoritate logică şi iubire faţă de cei de sub ordinele sale şi „oleacă" de curaj când se află omul la strâmtoare. Când, în zilele de 21—24 Noembrie 1942, încolţit de o întreagă divizie blindată bolşevică, Crihană şi-a orânduit personalul, în cap cu el şi până la ultimul soldat, în trăgători infanterişti, atunci el avea certitudinea că „cheia" lui va da deslegarea dorită. Trei zile au ţinut elefanţii de oţel în loc, bravii noştri sburători... Dar în trei zile materialul volant a fost evacuat, avioanele au fost puse la adăpost, ostaşii au fost trecuţi pe alte poziţii la timp, iar pierderile au fost cu totul neînsemnate.

Sub ploaia ucigătoare de obuze ruseşti — „cel mai teribil bombardament pe care am avut norocul să-l trec cu bine în viaţă", ne mărturisea Crihană — acest român dintr'o bucată a stat la postul său de comandant şi camarad mai bătrân şi nu a catadicsit să lase arma din mână şi să iasă din tranşeu decât atunci când a fost sigur că a salvat „tot ceea ce s'a putut salva", — cum declară el cu modestie; tot, pur şi simplu, cum ne-am convins noi.

Acesta ar fi, redat cu palidele mijloace ale condeiului, căpitanul Crihană: un român autentic, un brav între bravi, un comandant şi un camarad model.

Ce-am putea noi să mai adăugăm la portretul real al unui om de talia lui Crihană? Floricele de stil? Dar care floare de stil ar fi la înălţimea faptelor lui?

Dar uitasem: la ora actuală Crihană, în fruntea năbădăiosului său grup, este iarăşi pe drumurile „fără pulbere şi numai cu cer" ale nesfârşitei Rusii...

Acolo, alături de bravii lui camarazi subalterni, continuă simplu şi româneşte, răfuiala cu cei fără Dumnezeu...

LADMISS ANDREESCU



La un post de ascultare al artileriei antiaeriene.
(S. M. P. — P. K.)



La o flotilă de hidroaviaţie română: în repaos puţină veselie şi puţină mişcare
(S. M. P. — P. K.)

Meca

Mecanicii, ajutați de servanți, scot un puternic bombardier din hangar, pentru „a-i face toaleta" de sbor.
(S. M. P. — P. K.)



PARCURG aerodromul vast acoperit de un covor verde de lucernă pe care avioanele unei escadrile de recunoaștere și observație, cu motoarele înfășurate în huse, așteaptă gata de sbor peste apele Mării Negre.

Intre avioane, grupuri de oameni în salopete negre, lucind de uleiuri, Sunt mecanici de avioane; și-au terminat lucrul, stau de vorbă, aprind câte o țigară la adăpost de vântul tăios care șuieră, deși suntem în luna Mai și soarele a devenit cald și prietenos. Cunosc de mult pe acești oameni, modești, mișcându-se, ca niște năluci protectoare în jurul avioanelor, ștergând o piesă, strângând o piuliță, sau ascultând cu o ureche exersată sunetul unui motor. In campania de iarnă i-am văzut în depărtatele stepe lucrând în geruri năprasnice, cu mâinile înghețate, și am învățat ce însemnează a fi mecanic de avion. Fără răgaz, lângă celulele ce soseau și plecau în misiuni de războiu supuse la un regim de lucru exorbitant, mecanicii luau parte la încordarea momentului, dormind câteva ore pe noapte, vibrând de emoție în așteptarea avioanelor plecate să mitralieze vehiculele și trupe de infanterie ce năvăliseră ca niște diavoli peste Volga înghețată, din fundurile Asiei. Acum e soare, iarba înaltă se leagănă bătută de vânt, care singur, prin șuierul lui, mai amintește coșmarul iernii trecute. Mecanicii sunt toți oameni dintr'o bucată, nefalsificați de cărți, trăind direct, gândind cinstit. Nu știu unde am citit că pentru stăpânirea mașinii, înaintea cunoștințelor tehnice și înaintea experienței, trece altceva de natură imponderabilă: seriozitatea interioară.

Stau de vorbă cu ei și încerc să-i descos. Sunt toți Ardeleni dela Cluj, dela Turda, Orăștie, Arad și Făgăraș. Ei nu au o conversație scânteietoare — nu cunosc paradoxul sau vorba ușoară de spirit. Cunosc în schimb motoarele ce le sunt încredințate, cum puțini își cunosc meseria și răspunderile și asta însemnează enorm!

Maestrul Ungur Ioan din Orăștie are în primire 2 avioane. Ambiția lui de fiecare clipă e să-i funcționeze motoarele ireproșabil în sbor.

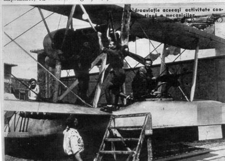
El îmi spune: „să nu credeți că noi mecanicii care nu sburăm nu avem emoții. Intoarcerea avionului din sbor totdeauna o așteptăm cu încordare". Fiecare misiune terminată cu bine este un nou examen pentru seriozitatea și devotamentul mecanicului.

Sub-Maestrul mecanic Vădraru Constantin adaogă: „meseria noastră are riscuri pe care uneori le încercăm alături de piloți. Dacă unui pilot i se pare că motorul nu funcționează normal se face încercarea avionului în aer. In această încercare mecanicul este alături de pilot".

Iuliu Constantin din Cluj este armurier: „am în grijă armamentul de bord, muniție, bombe, care în zona de războiu sunt foarte expuse. Fără îngrijire, armamentul, chiar proaspăt eșit din uzină, n'ar funcționa. Munca armurierului este o veghe permanentă".

Maestrul Șef de Escadrilă Popovici Vasile e din Făgăraș. El are răspunderea tehnică a întregei escadrile. Sub supravegherea lui imediată cresc cadre noui de mecanici. Dela dânsul aflu regimul de lucru al mecanicilor de avion: la 3 jumătate dimineața deșteptarea. Inainte de plecarea în misiune a avioanelor, sub conducerea lui se face un control general asupra motoarelor, dela fuselaj până la ultima piuliță.

Locot. mecanic Corbescu Ilie din



Hidroaviație aceeași activitate continuă a mecanicilor.

nici de avioane

Argeş, a luat în primire avioanele la sosirea în ţară. Sub comanda lui tehnică toate aceste avioane, după ce au făcut războiul, sunt toate disponibile pentru sbor. A instruit 4 serii de noui mecanici. Dânsul îmi spune: suntem una din cele mai puternice escadrile româneşti de recunoaştere şi bombardament. În luptele pentru cucerirea Odesei, această escadrilă a dat o contribuţie remarcabilă. În timp ce stam de vorbă cu mecanicii am observat cum pe feţele lor trecea o umbră de tristeţe. Sborul, această meserie suprafirească, alcool îmbătător al riscului, pune stăpânire încetul cu încetul ca o otravă lentă pe toţi cei ce vin în atingere cu el. Mecanicii nu au însă voie să sboare. Pentru că sborul este atât de acaparator, încât i-ar abate dela îndatoririle lor. Când pilotul, un om ca toţi oamenii, îşi pune paraşuta, casca, costumul de sbor, pare că devine un alt om. Ceva rece, tăios, sfidător şi temerar se desprinde din figura lui.

Nu pleacă el oare aevea să trăiască un vis care dela Icar şi până azi a cerut atâtea jertfe şi a dat sburătorilor cele mai pure extase? Când pilotul pune motorul în plin, el pare un zeu care desleagă forţe misterioase ca dintr'o vrajă. Nor de praf se ridică — minunea îşi desface aripile. Pasărea metalică sboară: aventura cerească — sborul — e de fiecare dată seducătoare şi oarecum neverosimilă. Pe pilot îl aşteaptă în capătul acestei aventuri gloria sau moartea.

Mecanicii nu vor fi niciodată „vedete", dar sunt totdeauna îngerii păzitori ai avioanelor cât şi ai aviatorilor care au încredere în priceperea şi devotamentul lor.

Cenuşerese modeste, aceşti auxiliari ai aviaţiei însemnează totuşi atât de mult! Escadrilele pe care le-am vizitat au executat, în 3 luni, peste 400 misiuni deasupra mării, circa 900 ore de sbor aproape fără accidente. Gloria mecanicului nu este publicitară. Ea rezidă în munca lui serioasă şi în devotamentul lui care apără viaţa sburătorilor ce duc cu fiecare zi tinerele aripi româneşti mai aproape de victorie şi întotdeauna la onoare.

Serg. T. R. BALAN IOAN
Reporter de război S. M. P.
Pentru Aeronautică



Avionul de vânătoare este „deslănţuit" de nivela mecanicului.

SOLDAŢII EROI

Inchinând numărul de azi al revistei „Aripi Româneşti" soldatului român, publicăm în aceste pagini — rezervate celor ce s'au jertfit pentru Patrie — numele unei părţi din tinerii soldaţi, caporali şi sergenţi radiotelegrafişti, bombardieri sau trăgători aerieni, care şi-au găsit sfârşitul acolo sus, în luptă contra inamicului bolşevic.

Sacrificiul lor — alăturat sacrificiilor atâtor ofiţeri şi subofiţeri sburători şi tereştri — va însemna dreptul neamului la o viaţă nouă şi luminoasă, precum a fost atitudinea şi fapta lor de eroi.

„ARIPI ROMÂNEŞTI"



Sergent trăg. av. Anghelache Nicolae



Sergent radiotelegrafist Mărgărit Ioan



Sergent trăg. av. Avramescu Nicolae



Sergent trăg. av. Oprovici Romulus



Sergent trăg. av. Bârsan Vadin



Sergent trăg. av. Iaroşevici Vasile



Sergent trăg. av. Ricu Mărgărit



Sergent trăg. av. Munteanu Victor



Sergent radiotelegrafist Giurgiu Gavrilă



Caporal Ciocan Al.



Fruntaş Andrei G.



Sergent trăg. av. Natuiu Dumitru



Sergent mitralior Siliceanu Ion



Sergent trăg. av. Moisescu Vicentiu



Sergent trăg. av. Iliescu Petre



22 IUNIE 1941



Tunarii antiaerieni în plină acțiune (S. M. P.)



D. Ministru General Pantazi inspectând o unitate de artilerie la Anapa (S. M. P.)







Un escadron de cavalerie din Vânătorii de Munte ai Generalului Dumitrache (S. M. P.)

22 IUNIE 1943


Baterie de artilerie antiaeriană de pază pe coasta Mării (S. M. P.)


La Jasnaja Orezejka, unu[l din] vasele de debarcare bo[lşevice] distruse de tirul tunarilo[r] (S. [M. P.])


Escadron de Vânători de Munte călări, înaintând (S. M. P.)


Generalul Dumitrache defilează în fruntea vitejilor săi ostaşi (S. M. P.)


La un post de observaţie antiaerian activitate fără răgaz (S. M. P.)



Sburători

N cursul războiului contra bolșevismului, forțele aeriene finlandeze au săvârșit multe acte de vitejie, cu toate efectivele lor modeste. Aviatorii finlandezi au reușit — însuflețiți de un înalt devotament pentru Patria lor, calitate de frunte a poporului finlandez, de o temeinică pregătire de specialitate de un total dispreț pentru moarte — să obțină și să păstreze, cu toată forța covârșitoare a aviației inamice, supremația în spațiul aerian finlandez.

Actele de bravură ale sburătorilor finlandezi sunt curente, iar numărul avioanelor inamice doborîte de ei este impresionant. Aliații noștri din extremul Nord au reușit să câștige respectul lumei întregi, fără alte mijloace decât: dragostea de țară și vitejia lor.

1 *Locotenentul Oiva Tuominen* vânător și trăgător aerian de mare precizie. Are peste 42 avioane doborîte. In vara anului 1941 a doborît în 3 minute 3 bombardiere bolșevice și în toamna lui 1942, într'un singur sbor, alte 4 avioane de vânătoare.

2 *Locotenentul Viljo Salminen*, supranumit pilotul de bombardament cu „nervii solizi" și care are peste 200 de misiuni în câmpul inamic, distrugând—prin îndemânare de pilotaj și precizia tehnică de bombardament — nenumărate trenuri, coloane de aprovizionare, vapoare de transport, cantonamente și aglomerări de trupe bolșevice.

3 *Locotenentul Paavo Kahla*, strălucit pilot de recunoaștere, cu aproape 200 de misiuni lu inamic: recunoașteri îndepărtate, fotografii aeriene, reglaj de tir și adesea bombardamente în picaj. In August 1942, încolțit de vânătoarea și tirul artileriei antiaeriene inamice, având observatorul său rănit mortal, a reușit totuși să aducă avionul în linii și odată cu el, camaradul și informațiunile prețioase culese.

4 *Locotenentul Rolf Wingvist*, bombardier — pilot de mare clasă. Preciziunea bombardamentului său merge dincolo de 70 „ bombe căzute în obiectiv. In plus este un excelent fotograf aerian și pilot de recunoaștere de mare valoare.

5 *Locotenentul Ilmari Iuutilainen*, as de vânătoare cu 40 de victorii, constructor de avioane fără motor și șef pilot la un centru de pilotaj finlandez. A doborît 3 avioane într'o singură luptă și printr'o abilă manevră la pământ, a făcut să se sdrobească de sol un Hurrican inamic care-l urmărea cu focul celor 12 mitraliere ale sale. Rapid în gândire și hotărît în manevră, a știut să iasă neatins din toate nenumăratele lui lupte aeriene.

6 *Sublocotenentul Lauri Nissinen*, voluntar în aviație, este cel mai tânăr dintre așii Finlandei. Are la activul său peste 25 de avioane inamice doborîte. Este o mare speranță a aviației finlandeze.

7 *Maiorul Arvo Maunula*, sburătorul și comandantul de flotilă cu „voința de fier". Șeful, care prin exemplul său personal a adus gloria în unitatea sa cu tot micul număr al avioanelor de care dispunea. Este un exemplu viu pentru oamenii din subordine. Unitatea sa a realizat în acest războiu peste 1500 ore de sbor și el personal 130.

8 *Căpitanul Jorma Karhunen*, as de vânătoare cu peste 30 avioane doborîte. Comandantul unui grup de vânătoare cu mai mult de 150 avioane inamice doborîte, activitate obținută grație unui antrenament metodic, unei perfecte discipline și unui c u r a j fără de seamăn dovedit în lupte de către sburătorii unității lui. Antrenamentul la luptă al tinerilor sburători finlandezi sosiți pe front, s'a făcut întotdeauna sub ochiul și precizia de tir a comandantului — pentru ocaziune: șef de patrulă — căpitan Karhunen.

9 *Căpitanul Veikko Karu*, îndemânatecul pilot de vânătoare pe frontul maritim. Excelent comandant de escadrilă în picaj, cu 30 de vapoare inamice scufundate. Personal are la activul său 5 vapoare scufundate și 146 misiuni de războiu în largul mării.



1



5

...ii finlande...

Publicăm fotografiile unora din „așii" aviației finlandeze decorați cu cea mai înaltă distincțiune militară: „Crucea Mareșalului Mannerheim". Regretăm că din lipsă de spațiu nu putem relata pe larg strălucitele fapte de arme care au justificat această înaltă recompensă.

Sburătorii români care au dat și continuă să dea asemănătoare exemple de bravură și sacrificiu pentru Patria lor trimit fraților lor de arme finlande... de aici din extremul Sud al frontului comun, cald... lor salut și întreaga lor nădejde în victoria totală.

D.

*) Fotografiile și notele acestei pagini ne-au fost trimise ... inițiativa și prin grija legației finlandeze din România.



2



3



4



6



7



8

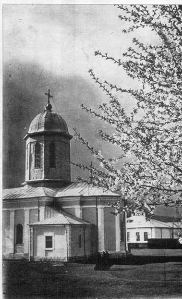
ȚARA NOASTRĂ


Țăran din Nordul Ardealului


Grup de fete din organizația „Tineretul Român"


Copii din țara „Cătanelor Negre"

CINE PUNE STAVILĂ SVONULUI PUNE CĂTUȘE TRĂDĂRII


Mănăstirea Zamfira - Prahova



Crucea eroilor depe Omul (Pomuț)



Munții, iarna (Pomuț)



La sky (Pomuț)



Cu oile (Pomuț)



Câmpia românească (Pomuț)

Clacă oltenească





DOUĂ POSIBILITĂȚI

Omul nu are decât două posibilități în viață: sau reușește sau nu. Dacă reușește, atunci e bine; dacă nu, atunci îi mai rămân încă două posibilități: ori sănătatea îi este rea, ori bună. Dacă este bună, nu-i pasă; dacă este rea, atunci are încă 2 posibilități: sau se vindecă sau moare. Dacă se vindecă, atunci e bine; dacă moare mai are încă 2 posibilități: sau se duce în Raiu, sau în Iad. Dacă se duce în Raiu, nu are de ce să-i pese; dacă se duce în Iad, are să fie atât de ocupat să strângă mâinile tuturor bunilor lui prieteni, încât nu-i va mai rămâne timp pentru părere de rău...

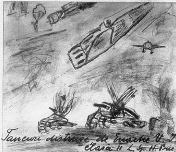
Ploae de bombe, de Alexandru D. clasa V. C.N.S.S.

Deasupra mării Nordului.

Deasupra Mării Nordului
de Grigorescu E.
student



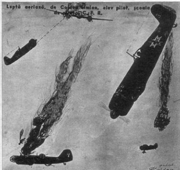




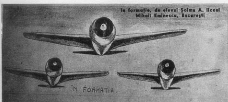




Escadrila 51 în atac, de Buiculescu Aurel, cl. VI-a lic. comercial „N. Bălcescu", București



Luptă aeriană, de Coldea Simion, elev pilot, școala de aviație C. F. R.



In formație, de elevul Șoimu A. liceul Mihail Eminescu, București



Lovit în plin, de B. Agaganian, cl. VI-a, lic. com. P. Barcotescu, Brăila

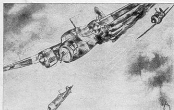


Atac la sol, de Ionescu M. Nicolae, cl. V-a Liceul Galați



Lovit, de Vlădescu N. liceul militar N. Filipescu, Predeal

Ultima nădejde: parașuta, de Borănescu Poul, cl. VIII-a lic. Șincai, București



„Martin" în flăcări, de Grigorescu Emanoil, student anul I Fizico-chimice, București

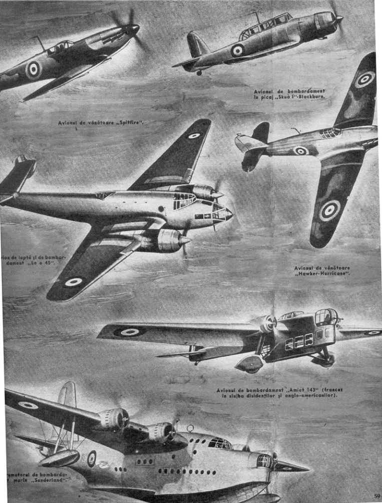


Pregătiri pentru atac, de Irimescu C. Nicolae, cl. IV-a lic. Mihai Viteazul, București



Inaintând... de C. Frumuzache, elev cl. VI liceu

Să ne cunoaştem duşmanii!



Avionul de vânătoare „Spitfire".

Avionul de bombardament în picaj „Skuă I"-Blackburn.

vion de luptă şi de bombardament „Le o 45".

Avionul de vânătoare „Hawker-Hurricane".

Avionul de bombardament „Amiot 143" (francez în slujba disidenţilor şi anglo-americanilor).

rumotorul de bombardat marin „Sunderland".

Informaţiuni

RECORD MONDIAL CU PLANORUL

Sbor neintrerupt timp de 45 1|2 ore.

Un jurnal sonor ne-a prezentat aterisarea planorului pilotat de instructorul german Erich Vergens — pe terenul şcoalei de sbor fără motor Spitzerberg, lângă Viena — după ce sburase nu mai puţin de 45 1|2 ore, ceeace reprezintă un nou record mondial de durată pentru planoare cu un singur loc. Este desigur una dintre cele mai remarcabile performanţe fizice, sborul de aproape două zile şi două nopţi neintrerupte, când omul singur, fără o clipă de odihnă, cu atenţia şi toată fiinta încordată în titanica luptă cu el însuşi şi cu elementele deslănţuite, să poată aduce odată cu aterisarea, trofeul biruinţei. Sborul fără motor din toată lumea a câştigat în mod simbolic posibilitatea de a se sbura cu planorul fără întrerupere, două zile şi două nopţi, iar Germania a luat Franţei recordul mondial de durată, stabilit de Nesler, cu câteva luni în urmă.

Câte nu s'ar putea spune de un sbor de durată cu planorul, unde numai rezistenţa fizică a pilotului şi durata curentului ascendent contează!

Inchipuiască-şi oricine pilotul redus la spaţiul strâmt al planorului, legat de chingile care nu-i dau decât libertatea să-şi mişte alternativ un umăr sau celălalt, urmărind în continuu coama dealului dealungul căreia trebue să sboare intr'un du-te vino sfâşietor de monoton, o oră, două, zece, o noapte, încă o zi şi încă o noapte, fără a închide ochii o clipă, fără a pierde din vedere un moment dealul, bătut de vântul care urcă panta suflând cu putere sub aripile planorului ce pilota, Erich Vergens a avut timpul să-şi evoce toate amintirile sau să viseze cele mai fantastice alegorii, cu singura condiţie — să fie treaz, treaz, treaz, până la exasperare. O clipă de somn, numai o clipă însemna sfârşitul. Şi, gândiţi-vă şi dumneavoastră care aţi mers cu trenul câteva ore sau cu automobilul, ce înseamnează a sta locului tot timpul fără a te mişca. Ce înseamnează să fii obligat să nu dormi, având aceiaşi perspectivă vizuală monotonă; gândiţi-vă numai dacă aţi putea face acest lucru două zile şi două nopţi chiar pentru gloria unui record mondial!

Apoi, durata curentului ascendent. Ce farsă mai joacă şi vântul acesta bietului pilot hotărît să sboare un record de durată cu planorul! Tocmai în momentul când te apropii cu înfrigurare de timpul zburat de deţinătorul vechiului record, vântului îi slăbeşte intensitatea, i se schimbă direcţia sau încetează de tot, astfel încât eşti silit să aterizezi. Răbdarea, perseverenţa dar şi voinţa de fier a pilotului planorist, sunt în acest caz, exemplele de neasemuit ale acestor virtuţi. Insuşi Vergens a totalizat peste 100 ore de sbor cu primele încercări nereuşite, în care vântul nu i-a fost aliat până la sfârşit.

Dar Sturmbannführer-ul Erich Vergens din „Corpul Naţional Socialist Aerian" a trebuit să reuşească. Aceasta era doar misiunea lui, să sboare, să sboare, să sboare, până când va aduce Germaniei recordul de durată, pe care intr'o luptă dreaptă îl câştigase un francez.

Poate că ar fi superficial să vedem intr'o asemenea performanţă numai o simplă întrecere sportivă, în care unul este mai tare ca celălalt. Tăria aceasta îşi are o origine mai temeinică. Ea este tăria de caracter a omului format prin şcoala grea, tenace, dar minunată a sborului fără motor. Ea este tăria omului care primeşte şi înfruntă cu bucurie lupta pentru un ideal; iar despre cei care înving în această luptă, noi spunem că sunt oameni întregi, Sturmbannführer-ul Erich Vergens este un om întreg!

VALENTIN POPESCU

*

Din cauza scumpirii hârtiei, a mâinii de lucru şi a regiei cu o cotă care se apropie de 100%, am fost siliţi să ridicăm preţul revistei noastre dela 15 la 20 lei exemplarul, abonamentul anual pentru public ridicându-se dela 360 la 480 lei. Chiar şi cu această majorare de preţ, revista „Aripi Româneşti" continuă să fie totuşi *cea mai ieftină* publicaţie ilustrată românească şi să se tipărească în condiţiuni redacţionale şi grafice care întrec cu mult toate revistele ilustrate în gen, române şi străine.

Cititorii noştri vor aprecia împrejurările care ne-au determinat la această hotărîre şi suntem siguri că ne vor cerceta paginile cu aceeaşi încredere şi atenţie ca şi până acum.

Majorarea abonamentelor aşa cum se arată mai sus, începe dela 1 Iunie 1943.

*

Un meteor uriaş. — In oraşul Carhumayo din centrul Perului s'a întâmplat de curând o catastrofă. Un meteor uriaş s'a prăbuşit în strada principală a oraşului, distrugând într'un sgomot asurzitor un mare număr de case.—(E.S.S.)

*

Studenţii Universităţii din Odesa. — In semestrul de iarnă 1942/43 s'au înscris la Universitatea din Odesa în total 1543 de studenţi şi studente, printre care 584 moldoveni, 662 ucrainieni, 730 germani, 38 polonezi, 40 italieni. Restul sunt armeni, greci, lituanieni, sârbi, estoni, ruteni albi şi alţii. *(E.S.S.)*

*

Cât de mari pot fi valurile.—Este foarte greu de a constata înălţimea valurilor când marea este agitată, deoarece pe vasul care se clatină nu există o poziţie stabilă de care s'ar putea măsura. Dar stereofotogramele cu care lucrează ştiinţa au lămurit această problemă. S'au făcut experienţe în Oceanul Atlantic de Nord şi s'a constatat că valurile cele mai înalte sunt de 16—18.5 metri. Distanţa dela culmea unui val la altul poate fi de 250 metri. Deasemenea valurile pot atinge înălţimea de :0 metri, iar distanţa între ele poate fi de 300 metri. In general, valurile sunt în Oceanul Atlantic de 8—10 metri. *(E.S.S.)*

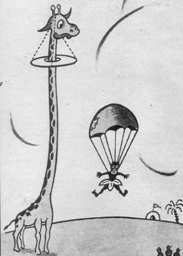
*

Toate persoanele şi instituţiunile de stat sau particulare care doresc să se aboneze la revista „Aripi Româneşti", sunt rugate a achita costul abonamentului odată cu înscrierea pe listele de abonaţi.

Revista nu se mai serveşte decât abonaţilor cu plata abonamentului la zi.

Rugăm pe această cale ca toate persoanele şi instituţiile de stat sau particulare care au a ne achita restanţe de abonament pe anul trecut şi anul in curs, să ne expedieze sumele fie la adresa revistei, prin mandat poştal, fie prin cont c e c Nr. 1334.

Glume Aerodinamice de



Școală de parașutiști la indigeni.



Bombardament aerian.



-Ce-i cu Tase de s'a îmbrăcat de vânător?
-Păi, avionul lui, nu-i de vânătoare?....

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN CĂRĂC versificat
și de GION animat



EPAVA

Rog să-mi fie-ertată vorba, dacă n'am să lămuresc,
Termenul cum se arată, simplu-așa căci socotesc,
Nu e om, care în vieață, cel puțin măcar odată,
N'a văzut cam cum arată, o epavă dărîmată.
Sensul ei, sensul acela ce pe noi ne'nteresează,
Și pe care vreau aicea, să-l explic doar cu o frază,
Nu e sens etimologic, ci-i un sens particular,
Ce se-aude 'n aviație, și așa, destul de rar.
Și care înseamnă clar: omul prost și nemilos,
Ce consumă oxigenul, făr'să deie vre-un folos.

EROISM,

cuvântu-acesta, sinonim cu vitejia,
Care arătat-a lumei, ce înseamnă România,
Il voiu explica în totul, cu amploarea lui cea mare,
La viteaz și vitejie. Până-atunci vă cer răbdara.

ESSEYOR

Esseyor sau cum s'ar zice în vorbirea românească,
Un încercător de clasă, pentru cei ce-au să pornească
Să brăzdeze'ntinsul zării și să lupte printre nouri,
Se mai cheamă și decanul, printre-elevii sburători.
Nu odată, ci adesea, pentru cei ce au să sboare,
Esseyorul se arată și în chip de sperietoare.
Un „dublist" când esseyorul mi ți-l ia la încercat,
După-un tur de pistă pare, c'a uitat și ce-a'nvățat.
Și atuncea esseyorul, e ușor de'nchipuit.
Iși începe esseyajul, care constă din vorbit.
Din vorbit, dar ce vorbire, să te ții când se pornește,
Par'că-i un picaj de Stuka, ce nimic nu-l mai oprește.

ESSEYAJ

Esseyajul este chinul, cel suportă-un sburător,
După ce-a făcut virajul, la plafon puțin, prin nour,
Sau trăgând palonierul a venit cam derapat,
Apoi să te ții, discursuri, mai bine-ar fi capotat.
Ce-a fost asta cavalere? N'ai fi vrut să fii simplist,
Trage manșa, pică botul, aoleo! ce sbor cubist.
Dă picior, redu motorul, dă-i un sprit, stai, redresează,
Impinge manșa, te-a prins roata, ține-așa — apoi oftează —
Vai de capul tău băiete, ce crezi? Asta e tranvai?
Asta-i avion nu glumă, ia la dublă să mai stai.



ESCAMOTAT

Termen technic ce se-aude, pe-aerodroame'n special,
Și înseamnă „scos afară" în limbagiu mai banal.
Cu-alte vorbe, când se spune despre-un tren de-aterisaj,
Că se poate scoate-afară, asta'nseamnă-escamnotaj.
Termenul se mai aude și la jocuri de noroc,
Sau pe stradă, prin localuri, ori mă rog, în orice loc
Și expresia uzuală cu același înțeles,
Dă prilej de voie bună și de glumă mai ales.
De exemplu: Pierzi partida, n'ai ce face, ai de dat,
De aceia portmoneul, trebuește-escamotat.
Dacă ești civil pe stradă, și-o dudue'n față vezi,
Politețea te obligă, ca să te escamotezi.
Sau de n'ai plătit chiria și cu gazda te-ai certat,
Nu mai aștepta ca dânsa să te facă-escamotat.
Ia-ți bagajul și-o pornește, fără ca să faci tapaj,
Că-așa iți păstrezi prestanța, și nu faci escamotaj.



ETCETERA

Sunt ades probleme'n viața care nu-s soluționate
Și-omul în zadar se'ncearcă să le dea răspuns la toate.
Dintre-aceste mii probleme, care n'au soluționare,
Omul totuși le găsește un răspuns la fiecare,
Prin colacul de salvare al discuției plicticoase,
Mai ales când curioșii vor mereu să te descoase.
Iar salvarea nu e alta fie discuția cât de grea,
Decât să plasezi la urmă un sonor „ETCETERA"
Asta-impune pentru-aceia ce te'ntreabă și te-ascultă,
Ca să fie o persoană, nu modestă, ci chiar cultă,
Și cum omul chiar de este, mediocru mai ales,
Să nu pară că e zero, o să zică: am înțeles.
Deci etcetera, nu este decât un mijloc „de dus"
Când vorbind cu-un oarecare, nu prea ai nimic de spus.



EX

Cercetând dicționare, am rămas înmămurit
Fiindcă „EX" în fiecare avea sens nelămurit.
Căutând atunci expertul, expertizelor expres,
Exaltat de exigența, cu extrem ex-interes,
Expresiv în exprimare, cu extaz exasperant,
Explicatu-mi-am excentric, despre „ex-ul" ex primant.
Explicația exactă, exploatată explicit
Exploda cu extenuare, execrabil ex-pocit.
Cu-alte vorbe „EX-u"-acesta, având punctul de plecare,
De la un banchet odată, ce-avea vinul în pahare,
După ce au fost golite cupele cu-a vieții „lex"
Un savant a zis că vinul nu mai e, ci este „EX"'
Adică, a fost odată, ca și clipa ce-a trecut
Și de-atuncea „EX" rămas-a, gest simbolic la băut.

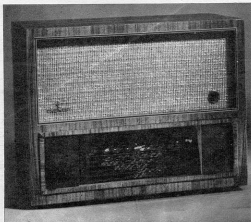




SIEMENS

RADIO

Super cu 7 circuite şi 7 lămpi pentru curent alternativ. Din cele 7 circuite : sunt pentru acordare; gamă de unde medii, lungi şi 4 game de unde scurte, dintre cari una conţine toată gama de unde scurte dela 16—51 m. pe celelalte trei e împărţită aceeaşi gamă cu **benzile de 19, 25 şi 31 m. întinse pe toată lungimea scalei respective**; preamplificare de înaltă frecvenţă; dispozitiv de compensare a fadingului acţionând asupra 4 lămpi; dispozitiv dublu pentru basuri; regulator de bandă; 2 difuzoare dinamice, cel mic pentru redarea sunetelor înalte, iar cel mare pentru cele joase, având şi o membrană „Nawi"; ochiu magic; indicator al gamelor de unde; circuit de protecţie la media frecvenţă; filtru 9 kHz.



PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN



SPANIA

12 episcopi, 17.500 preoți și călugărițe asasinați în timpul revoluției din 1936.

LETONIA

1355 persoane împușcate, 32895 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul unui an.

ESTONIA

1178 persoane asasinate, 60.911 persoane deportate. 6000 copii rămuși or- [illegible] damnări (1941), 1476 încarcerați în iunie 1941, 1103 arestați.

LITUANIA

1100 preoți asasinați, 15.000 lituanieni morți în urma torturilor, 5000 persoane asasinate în câteva zile (dela 22 la 27 iunie 1941), 50.000 deportați în timpul dela 14 la 21 iunie 1941

RUSIA

1.761.065 execuțiuni efectuate de Ceca (dela 1917 la 1923), 25 episcopi, 1215 preoți, 6575 profesori sau membri ai [illegible] ofițeri, 260.000 soldați, 10.500 agenți de poliție, 48.000 jandarmi, 19.850 funcționari, 344.250 intelectuali, 815.000 țărani, 192.000 lucrători, 10.000.000 victime moarte de foame în cursul anilor 1922 — 1923 (din cari 1.000.000 în Ucraina), 500.000 germani dela Volga deportați în Siberia.

POLONIA

1.200.000 persoane deportate în Siberia din care 1.400.000 sunt dispărute.

12.000 ofițeri împușcați în pădurea dela Katyn.